Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1102

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *minder toezicht op de veiligheid in de luchtvaart* (ingezonden 11 december 2015).

Mededeling van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 12 januari 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met de berichtgeving over minder toezicht op de veiligheid in de luchtvaart?[1]

Vraag 2
Herkent u zich in de uitspraak van de Nederlandse topman van Aircraft Engineers International (AEI) dat overheden zich steeds meer terugtrekken en geen goed overzicht meer hebben, hetgeen ten koste gaat van de veiligheid? Zo ja, wat heeft u ondernomen of wat gaat u ondernemen?

Vraag 3
In hoeverre klopt de stelling dat autoriteiten steeds minder zicht hebben op de veiligheid in de luchtvaart? Is de veiligheid in het geding? Zo ja, welke acties heeft u ondernomen of gaat u ondernemen? Deelt u de mening dat hier geen enkele twijfel over mag bestaan?

Vraag 4
Wat vindt u van de uitspraak van de Nederlandse AEI-topman dat de luchtvaart hardleers is, dat effecten geregeld niet worden gemeld en dat rapportages niet compleet zijn? Herkent u dit beeld en zo ja, welke actie gaat u ondernemen?

Vraag 5
Bent u bekend met het onderzoek van het European Aviation Safety Agency (EASA) waarin wordt geconstateerd dat risico's beter moeten worden herkend en verminderd? Wat is met de uitkomsten van dit onderzoek gedaan? Onderschrijft u de conclusie van het onderzoek dat de huidige inspectietechniek «inefficiënt is met toenemend gebrek aan goede hulpmiddelen, mankracht en financiën» en wat is uw reactie hierop?

[1] Telegraaf, woensdag 9 december 2015: «Toezicht op luchtvaart onvoldoende»

ah-tk-20152016-1102
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Vraag 6
Heeft u bovengenoemde signalen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geverifieerd? Zo ja, wat kwam daar uit? Wordt door de ILT in de laatste jaren een verhoging van niet gemelde defecten geconstateerd? Zo ja, hoe kan de meldingsbereidheid worden vergroot?

Vraag 7
Kunt u uitleggen hoe momenteel de mate van toezicht wordt bepaald in Nederland, in Europa en wereldwijd? In hoeverre gaat de overheid uit van eigen verantwoordelijkheid van de sector? Wat is de rol van de ILT, het EASA en International Civil Aviation Organization (ICAO) in deze? Welke organisaties zijn nog meer betrokken bij het bepalen van de mate van toezicht?

Vraag 8
Vindt u dat de overheden en toezichthouders over voldoende handhavingsinstrumenten beschikken en dat er voldoende gesanctioneerd wordt? Zo ja, waaruit blijkt dit en hoe rijmt u dat met de kritiek vanuit AEI? In hoeverre klopt het dat luchtvaartinspecties zich met name met papierwerk bezig houden? Op welke wijze kan deze rol versterkt worden?

Vraag 9
Deelt u de mening van de Europese Commissie die voorstelt om de regelgeving aan te scherpen in de EU? Zo ja, waarom? Wanneer vindt besluitvorming hierover plaats en wat is de Nederlandse inzet in deze?

Vraag 10
Kunt u reflecteren op de uitspraak van de Nederlandse AEI-topman dat «het wachten is op een nieuwe crash, die makkelijk voorkomen had kunnen worden»?

Mededeling

Op 11 december 2015 ontving ik Kamervragen van het lid Visser over minder toezicht op de veiligheid in de luchtvaart.
Ik vraag uw Kamer uitstel voor de beantwoording van deze Kamervragen.
In verband met de benodigde afstemming verwacht ik hiervoor meer tijd nodig te hebben.